VIII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 208)
z dnia 4 lipca 2018 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 208)

4 lipca 2018 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Bogdana Rzońcy (PiS)**, przewodniczącego Komisji, oraz posła **Stanisława Żmijana (PO),** zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację ministra infrastruktury na temat analizy stanu przygotowań (m. in. projekt i warianty, znaczenie lokalne, krajowe i międzynarodowe, stanowiska samorządów, projekcja ruchu, finansowanie, postępowania administracyjne, kwestie środowiskowe, grunty, kwestie sporne oraz kluczowe problemy i rozwiązania) do realizacji zadania inwestycyjnego pt. „Budowa drogi S52 Bielsko-Biała-Głogoczów" tj. „Beskidzkiej Drogi Integracyjnej" oraz perspektywy budowy tej drogi".

W posiedzeniu udział wzięli: **Marek Chodkiewicz** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Agnieszka Krupa** zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad wraz ze współpracownikami, **Mariusz Rzyski** doradca techniczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Tomasz Żak** burmistrz Andrychowa.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak, Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dzień dobry państwa. Witam na kolejnym posiedzeniu Komisji Infrastruktury.

Proszę państwa, w porządku dziennym mamy dzisiaj informację ministra infrastruktury na temat analizy stanu przygotowań oraz perspektywy budowy drogi S52 Bielsko -Biała-Głogoczów. Mówiąc krótko: „beskidzianki", tak? Tak to się nazywało?

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marek Chodkiewicz:

Beskidzka Droga Integracyjna, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Tak jest, ale mówią też „beskidzianka", panie ministrze.

Jeżeli państwo posłowie się zgodzą, jako że nie ma innych uwag do porządku obrad, to od razu byśmy przeszli… Jest pewna przeszkoda, ponieważ od dziewiątej trwa debata na temat wykonania budżetu. Gdybym musiał opuścić posiedzenie, to poproszę pana posła Stanisława Żmijana o poprowadzenie.

Panie ministrze, oddaję panu głos.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, jeżeli chodzi o Beskidzką Drogę Integracyjną, to trzeba powiedzieć parę słów wstępu. Dzięki staraniom naszego rządu ta droga znalazła się w programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023. Również dzięki staraniom rządu została podniesiona ranga tego ważnego połączenia drogowego. Z drogi klasy GP została zamieniona na drogę klasy ekspresowej. Zostało to przeprowadzone poprzez wpisanie tego odcinka – jako drogi S52 na odcinku Głogoczów – Bielsko-Biała – do rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg krajowych na lata 2014-2020.

Niestety zwiększony limit wydatków nadal jest niewystarczający do sfinansowania wszystkich inwestycji znajdujących się na liście programu. Wartość wszystkich zadań ujętych na tej liście przekracza bowiem 200 mld zł. Oznacza to, że na realizację wszyst-

kich priorytetów ujętych w programie brakuje około 65 mld zł. Budowa Beskidzkiej Drogi Integracyjnej jest ujęta w programie, jednakże jej fizyczna realizacja jest uzależniona od pozyskania dodatkowych środków finansowych w ramach oszczędności przy realizowanych już zadaniach. Trzeba jednak pamiętać, że dla tak dużego odcinka koszty mogą przekroczyć nawet 4 mld zł. Jest to więc jedna z większych inwestycji na liście programu.

Nie oznacza to, że wstrzymaliśmy prace przygotowawcze dla tego odcinka. Czynione są i nadal będą czynione starania, aby inwestycja była gotowa do realizacji w możliwie realnym, krótkim terminie. Nawet, jeśli nie uda się zapewnić środków w ramach tego programu, to odcinek będzie mógł być przygotowany i traktowany jako jeden z priorytetów w ramach nowej perspektywy Unii Europejskiej.

Charakterystyka zadania – może parę słów o samej drodze. Budowa Beskidzkiej Drogi Integracyjnej w ciągu S52 Bielsko Biała – Głogoczów, została, jak powiedziałem, ujęta w programie budowy, jednak bez zapewnienia finansowania. Inwestycja będzie polegać na budowie dwujezdniowej drogi ekspresowej na odcinku Bielsko-Biała (węzeł „Suchy Potok") – Głogoczów, odciążającej istniejącą drogę krajową nr 52 w celu usprawnienia ruchu oraz zwiększenia bezpieczeństwa, jak również odciążenia miejscowości zlokalizowanych przy trasie DK52 od ruchu tranzytowego.

Zakres rzeczowy zadania obejmuje ponadto wykonanie węzłów bezkolizyjnych na skrzyżowaniach z drogami krajowymi, wojewódzkimi i powiatowymi; budowę obiektów inżynierskich: mostów, wiaduktów, tuneli; wykonanie dróg dojazdowych do obsługi przyległego terenu; budowę urządzeń ochrony środowiska oraz przebudowę urządzeń infrastruktury technicznej. Trasa BDI biegnie przez 12 gmin i stanowić będzie obwodnicę miejscowości Kozy, Kęty, Bulowice, Andrychów, Wadowice oraz Kalwaria Zebrzydowska. Inwestycja ma charakter ponadlokalny.

Aktualnie dla przedmiotowej inwestycji trwają prace przygotowawcze. Po posiedzeniu Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, które odbyło się w dniu 13 maja 2014 r. w Warszawie, do dalszych prac projektowych zostały opracowane warianty wraz z rekomendowanym wariantem III, powstałym z połączenia wariantu I oraz wariantu II.

Od samego początku przeciw przebiegowi protestowały władze Wadowic. W dniu 9 września 2016 r. regionalny dyrektor ochrony środowiska w Krakowie wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą „Budowa drogi ekspresowej nr 52". Decyzja ta jest nadal procedowana przez generalnego dyrektora ochrony środowiska w ramach złożonych odwołań. Jak wiemy dziś, generalny dyrektor podtrzymał decyzję RDOŚ. Ta decyzja na dzień dzisiejszy jest ostateczna, tak że to dobra wiadomość. Nie wiem, dlaczego akurat tak się to zbiegło z posiedzeniem Komisji, że taki ewenement drobny, ale jest.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Wasza determinacja.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Niestety, spodziewamy się odwołania do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego. Z informacji prasowych wynika, że strony wnoszące sprzeciw do GDOŚ, tj. władze Wadowic oraz stowarzyszenie, w przypadku wyroku podtrzymującego decyzję środowiskową, zapowiadają wniesienie sprzeciwu do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego. To jest niedobra wiadomość. Odwołujący podnoszą, że inwestycja nie przyniesie korzyści dla mieszkańców Wadowic; że ma charakter lokalny oraz, że nie przedstawiono realnej alternatywy. Chodzi o inne warianty przebiegu inwestycji.

W ramach prac przygotowawczych, poza decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach, przewidziane jest pozyskanie koncepcji programowej. Realizacja inwestycji planowana jest w systemie „Projektuj i buduj" na lata 2022-2025, oczywiście pod warunkiem zapewnienia finansowania.

Jakie mamy parametry? Długość – 61 kilometrów, przekrój drogi – 2x2 pasy ruchu, szerokość pasa ruchu – 3,5 m, prędkość projektowa – 80 km/h, kategoria ruchu – KR6, maksymalne obciążenie – 115 kN/oś; liczba węzłów drogowych, warto zaznaczyć,

że będzie ich sporo – 14, liczba obiektów inżynierskich – 40 mostów, 95 wiaduktów, 31 przepustów. Zatem sporo obiektów inżynierskich. System realizacji to „Projektuj i buduj". Szacunkowy koszt inwestycji na dzień dzisiejszy to 4, 344 mld zł.

Jak wygląda harmonogram? Na październik 2019 r. planujemy rozpocząć procedurę przetargową. Podpisanie umowy z wykonawcą planujemy na wrzesień 2020 r., a rozpoczęcie robót w marcu 2022 r. Koniec przewidujemy na wrzesień 2025 r. Oczywiście, co jeszcze raz należy zaznaczyć, pod warunkiem uzyskania środków finansowych na realizację.

To właściwie tyle z mojej strony. Jeżeli będą pytania, to oczywiście chętnie odpowiemy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie ministrze.

Pan poseł Suchoń, proszę uprzejmie.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Panie ministrze, Wysoka Komisjo, szanowni goście, może na początku kilka słów o samej drodze. Pan minister mówił tak konkretnie. To jest bardzo ważne, aby te konkrety były. Natomiast na samą drogę trzeba patrzeć z perspektywy mieszkańców i regionu; jej znaczenia dla rozwoju różnych regionów.

Ta droga nie bez powodu nazywa się drogą integracyjną, dlatego że łączy Podbeskidzie i zachodnią Małopolskę z aglomeracją małopolską. Dla Żywiecczyzny, Podbeskidzia, Bielska-Białej, Śląska Cieszyńskiego to droga, która oznacza bardzo silny impuls do rozwoju gospodarczego na bazie aglomeracji małopolskiej. Dzisiaj jest to mocno utrudnione. Dzisiaj jest to wręcz w niektórych przypadkach niemożliwe. Strumień skierowany jest w stronę aglomeracji śląskiej – to oczywiście dobrze. Natomiast, biorąc pod uwagę perspektywę wysysania i, powiedziałbym, dominowania tego regionu przez aglomerację śląską, otwarcie na aglomerację małopolską dałoby być może dodatkowy impuls do rozwoju i korzystania z dwóch wielkich aglomeracji, które leżą bardzo blisko tego regionu.

Jest to niezwykle ważne przedsięwzięcie również dlatego, że jest to część korytarzy transportowych TEN-T, czyli część dróg, które w Europie pozwalają łączyć i komunikować państwa i regiony ze sobą. Zapewniają Unii Europejskiej spójność, jednolitość, komunikację oraz swobodny przepływ osób i towarów. Ta droga ma znaczenie również dla efektywnego przepływu osób i towarów w ramach trójkąta, w którym jesteśmy. Chodzi z jednej strony o Rzeczpospolitą, ale również o naszych partnerów z Czech i Słowacji, gdzie budujemy. Istnieje dwujezdniowa droga przez Cieszyn. Budujemy drogę przez Zwardoń na Słowację. Brak Beskidzkiej Drogi Integracyjnej bardzo mocno ogranicza międzynarodowy ruch. Powoduje, że ten ruch trafia do centrów miast.

Pan minister był uprzejmy przytoczyć Kozy, Kęty, Andrychów, Wadowice, Kalwarię Zebrzydowską, Bulowice. Tych gmin jest 12, o ile dobrze pamiętam. Każda gmina, w związku z tym, że obecna DK52 jest tak mocno obciążona ruchem, bardzo istotnie cierpi i ponosi koszty: finansowe, bo trzeba utrzymywać infrastrukturę pod takim ruchem, ale również społeczne. Owo obciążenie, tj. zatkana arteria komunikacyjna, blokuje rozwój gospodarczy wielu tych regionów. Jest takie powiedzenie, że tam, gdzie kończą się autostrady, tam kończy się rozwój. Nie jest to oczywiście cała prawda, ale trochę prawdy w tym jest. Tam, gdzie przepustowość nie jest wystarczająca, tam istnieją jednak obiektywne ograniczenia dla rozwoju gospodarczego.

Brak tej drogi rodzi również problemy mieszkańców Podbeskidzia, Żywiecczyzny, Śląska Cieszyńska i Małopolski z komunikacją. Trzeba powiedzieć bardzo wyraźnie, że Beskidzka Droga Integracyjna byłaby dla mieszkańców aglomeracji małopolskiej oknem na południe naszego państwa, na stronę Cieszyna, i dalej do granicy z Czechami, Słowacją, Austrią, jak również gdzieś dalej. Są wakacje, więc możemy mówić również o wyjazdach wakacyjnych. Dzisiaj to jest naprawdę droga przez mękę.

Dość powiedzieć, że stosunkowo krótki, 80-kilometrowy, odcinek do Krakowa pokonuje się normalnym tempem w dwie i pół godziny. Natomiast, jeżeli jest szczyt, wypadek lub jakieś problemy, to czas przejazdu, szanowni państwo, z Bielska do Krakowa trwa

nawet cztery godziny. W cztery godziny – 80 kilometrów. Proszę sobie wyobrazić, jaka to jest arteria. Dlatego też ta droga jest tak bardzo potrzebna.

Jest powiedzenie, że determinacja jest najkrótszą drogą do spełnienia marzeń. Być może państwo się dziwią, że spotykamy się dziś właśnie w sprawie tej drogi. Mieszkańcy naszego regionu są naprawdę zdeterminowani. Myślę, że państwo posłowie, pochodzący z regionu czy z miejscowości leżących na trasie planowanej Beskidzkiej Drogi Integracyjnej, obecnie zapchanej drogi, potwierdzą, że wszyscy oczekują na jej powstanie.

Co miało zostać zrobione? Pamiętam, że w 2015 r. bądź też na początku 2016 r., kiedy wystąpiłem z pierwszą prośbą do ministerstwa o informację na temat postępów i planów w zakresie tej drogi, to otrzymałem informację, że do końca 2018 r. miała zostać opracowana koncepcja programowa. Dzisiaj wiemy, że to jest chyba niemożliwe. Zatem plany, które miały zostać zrealizowane, chyba mają jakieś opóźnienia. Jest oczywiście ważne, żeby były czynione postępy w przygotowaniu. Cały czas bowiem wierzę w to, że uda się pokonać problem – przepraszam, że wprost powiem – Wadowic i znaleźć rozwiązanie, znaleźć formułę, w której droga ta będzie mogła powstać. Myślę, że wierzy w to także większość mieszkańców regionu i państwa posłów. Nie chciałbym, żeby opór Wadowic był pretekstem, który spowoduje, że droga nie powstanie. Myślę bowiem i chcę powiedzieć, że wszyscy mieszkańcy nie tyle zasługują na to, co oczekują tego. Tak jak mówię, dla mieszkańców miałoby to wielkie znaczenie.

Co niepokoi? Niepokoi to, co mamy w przypadku Wadowic – pewien dwugłos. Nie do końca to rozumiem. Nie wiem, czy jest przedstawiciel samorządu mogący to wyjaśnić. Z jednej strony pan burmistrz deklaruje mocny sprzeciw, a z drugiej strony mamy sygnał od rady miejskiej w Wadowicach, która jednogłośnie – o ile dobrze pamiętam, a wydaje mi się, że się nie mylę – poparła budowę drogi. Zatem to też trzeba byłoby wyjaśnić, bo rodzi to jednak pewne pytania o to, jaki jest rzeczywiście interes w Wadowicach i co trzeba zrobić, żeby droga powstała.

Bardzo bym prosił pana ministra o wyjaśnienie kwestii Stalexportu, bo w przestrzeni publicznej nadal pojawia się informacja jakoby problemem w zakresie BDI był zapis w umowie ze Stalexportem. Chodzi o to, że droga nie może powstać, bo zabrałaby klientów autostradzie A4.

Bardzo niepokoi sytuacja, w której w 2017 r. na przygotowania do inwestycji zostało wydanych zaledwie 5 tys. zł. W 2016 r. było to około 2 mln zł, jeżeli dobrze pamiętam. Na 2018 r. planowana była podobna kwota. Pytanie, co się takiego stało w 2017 r.? Nie wiem, czy zamarły prace, zamarły przygotowania?

Co jest ważne w tej sprawie? Z całym szacunkiem dla nas wszystkich, ale będąc na posiedzeniu Komisji, mam wrażenie, że nie do końca czujemy, z czym wiąże się problem tej drogi dla mieszkańców. Otóż, w wyniku budowy trzeba będzie wyburzyć ponad pół tysiąca różnego rodzaju budynków – przynajmniej takie są na dzisiaj szacunki. Oznacza to, że kilka tysięcy mieszkańców od wielu lat żyje w wielkiej niepewności, na walizkach. Nie mogą się wyprowadzić, zarządzać swoim mieniem, otrzymać odszkodowania. Nie mogą zrobić niczego, ponieważ cały czas trwa przepychanka.

Powoduje to, że mieszkańcy nie mają komfortu. Tak jak każdy z nas, kiedy wprowadzi się do domu czy mieszkania, chce w nim mieszkać i dysponować swoim majątkiem. Natomiast tutaj mamy kilkanaście tysięcy ludzi – bo są to całe wielopokoleniowe rodziny. Są to takie tereny, na których wielopokoleniowe rodziny mieszkają w jednym domu. Te rodziny żyją na walizach, w niepewności. Z perspektywy suchej dyskusji tego nie widać, ale to są naprawdę często bardzo przykre sytuacje. Należałoby je rozwiązać w taki sposób, żeby powstała droga.

Chcę jeszcze powiedzieć o jednej rzeczy. Otóż, panie ministrze, bardzo szanuję, że zwiększyła się pula – została ona ściśle określona – w zakresie programu budowy dróg krajowych. Niemniej jednak, od kilku miesięcy słyszymy, że do budżetu wpływają dziesiątki miliardów złotych, które pochodzą z uszczelnień podatkowych, wzrostu gospodarczego itd. Teraz chciałbym mieć poczucie, że Ministerstwo Infrastruktury, które słyszy te deklaracje i cyfry, zrobiło coś, żeby na program Budowy Dróg Krajowych i Autostrad uszczknąć kawałek tego tortu.

Mam pytanie: czy ministerstwo występowało do premiera, do Ministerstwa Finansów o to, żeby część dochodów, które… Jeżeli chcemy, żeby były one utrzymywane, musimy inwestować. Jedną z tych inwestycji są inwestycje drogowe, które powodują szybszy wzrost gospodarczy, rozwój regionów. Myślę, że nikogo nie trzeba o tym przekonywać. Byliśmy u pana przewodniczącego na terenie Podkarpacia wielokrotnie i widzieliśmy, że są takie regiony, które są wykluczone komunikacyjnie. Mówiliśmy, że trzeba tam drogi. Trzeba tam remontować mosty, żeby zwiększyć tonaż itd.

To jest dokładnie taka sama sytuacja. Teraz pytanie o to, czy ministerstwo zrobiło cokolwiek? Czy wystąpiło do premiera z wnioskiem, pytaniem, propozycją, żeby część dodatkowych wpływów podatkowych przeznaczyć na budowę dróg krajowych? Myślę, że jest to ważne pytanie i ważny obszar.

Panie ministrze, bardzo bym zatem prosił, żeby powiedzieć trochę więcej o wariantach, zwłaszcza w kontekście Wadowic. Dlaczego tam jest tak, że jest wybrany wariant, a drugi, który – wydaje mi się – biegnie w okolicy Natura 2000, został całkowicie odrzucony? Czy jest szansa na przekonanie władz Wadowic, żeby przerzucić most nad problemem, który tam istnieje? Jakie są problemy?

Wiemy, że generalny inspektor wydał decyzję 2 lub 3 lipca. Zdaje się, że są jakieś zastrzeżenia w tej decyzji. Jeżeli taka jest prawda, to bardzo bym prosił, żeby przedstawić również owe problemy i zastrzeżenia. Czy one wpływają w jakiś sposób na kwestię postępów? Nie wiem, czy, oprócz Wadowic, są jeszcze jakieś kwestie sporne. Jeżeli tak, to jakie są kwestie sporne? Jeżeli są, to jaką widzą państwo drogę do rozwiązania ich?

Myślę, że na ten temat chyba w tym momencie tyle. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Zbieramy zgłoszenia do dyskusji. Chyba nie wszystkich państwa przywitałem należycie, ale wiem, że na sali, oprócz państwa posłów, są także samorządowcy, którzy pewnie objawią się w trakcie dyskusji i przedstawią. Na razie mamy zgłoszenie do dyskusji pana posła Marka Polaka, pani poseł Niedzieli, pana posła Żmijana, pana posła Lasoty, pana posła Pudy i pana posła Ławniczaka.

Panie ministrze, jak pan woli: teraz czy do całości?

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Wypowiedź pana posła była obszerna, więc myślę, że teraz odnieślibyśmy się do wypowiedzi pana posła, a później poprosilibyśmy, jeżeli można…

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Panie przewodniczący, szanowny panie pośle, szanowna Komisjo, myślę, że trzeba zacząć od spraw finansowych.

Chciałbym przypomnieć, że nie tak dawno, bo w zeszłym roku, rząd podjął decyzję o dofinansowaniu programu Budowy Dróg Krajowych i Autostrad kwotą 28 mld zł. Zatem trzeba na to patrzeć troszkę w ten sposób, prawda? Oczywiście chciałoby się więcej i więcej, ale takie mamy możliwości.

Jeśli chodzi o ważniejsze pytania, które zadał pan poseł, to wydaje mi się, że nie ma w ogóle kwestii Stalexportu. Umowa ze Stalexportem nie przeszkadza w budowie jakiejkolwiek drogi. Nie ma tematu Stalexportu. W ogóle nie musimy na ten temat rozmawiać.

Jeżeli chodzi o zaangażowanie finansowe w projekt do tej pory, to, panie pośle, nie możemy wydawać pieniędzy budżetowych, nie mając decyzji środowiskowej. Nigdy bowiem nie wiadomo, jak to się skończy. Decyzja środowiskowa otwiera dalsze możliwości programowania i zaplanowania środków na finansowanie inwestycji. Jeżeli chodzi wyburzenia, to mamy dokładne dane. W przypadku wariantu III jest to dokładnie 270 budynków, które trzeba będzie wyburzyć. Są oczywiście procedury, według których generalna dyrekcja prowadzi takie przedsięwzięcia.

Jeżeli chodzi o wariant III, to intencją połączenia wariantów I oraz II było ominięcie obszaru Natura 2000. Chodziło o to, żeby nie komplikować życia temu projektowi. Jeżeli chodzi o samą decyzję, to nie ma żadnych zastrzeżeń. Jest tam kwestia doprecyzowania warunków.

Jeśli pan poseł pozwoli, to poprosiłbym może pana dyrektora Pałasińskiego. On będzie wiedział dokładnie, o co tam chodzi, zwłaszcza, że decyzja jest świeża. Bardzo proszę, jeżeli pan przewodniczący pozwoli.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo.

Dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Krakowie Tomasz Pałasiński:

Szanowni państwo, decyzja jest bardzo świeża, jak powiedział pan minister – z przedwczoraj. Przestudiowaliśmy ją na szybko wczoraj i dzisiaj jeszcze w drodze do państwa. Decyzja uszczegóławia pewne warunki ochrony środowiska. Nie tylko wskazuje, tak jak to było w pierwszej wydanej decyzji, że należy chronić płazy, ale też pokazuje dokładnie, na jakim odcinku, ile ma być kilometrów siatek, osłon przeciwolśnieniowych itd. Nie będę tego czytał, bo tego jest...Nie powoduje to dla nas żadnych skutków czy komplikacji technicznych. Wejdzie to do koncepcji, a projektant ją uszczegółowi.

Natomiast pociąga to za sobą niestety dodatkowe środki finansowe. Na pierwszy rzut oka wydaje nam się, że tego jest trochę więcej niż zakładaliśmy. Taka jest jednak rola Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska. Uszczegóławiając, decyzja narzuciła nam pewne rzeczy. Będziemy musieli się do nich dopasować w koncepcji programowej. Tak jak mówię, pociągnie to za sobą na dzisiaj, bo decyzja jest z przedwczoraj, tylko – mówiąc w cudzysłowie – dodatkowe środki finansowe.

Cała reszta podtrzymana jest w całości. Odwołania są odrzucone jako niezasadne, tak że mamy decyzję ostateczną, ale nie prawomocną. Można się od niej odwołać do sądu. Odwołanie do sądu nie wstrzymuje nam w tej chwili dalszych prac przygotowawczych. Możemy je już prowadzić. Ciężko mi powiedzieć, co zrobi w tym przypadku samorząd czy burmistrz Wadowic.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Mamy do dyskusji państwa posłów, ale są też państwo samorządowcy. Uzgodniliśmy z panem przewodniczącym, że najpierw oddamy jednak głos samorządowcom.

Panie burmistrzu, proszę uprzejmie.

Burmistrz Andrychowa Tomasz Żak:

Szanowni parlamentarzyści, panie ministrze, Tomasz Żak, burmistrz Andrychowa.

Jesteśmy bardzo zainteresowani powstaniem tej drogi. To nie jest już potrzeba, tylko konieczność. Zagęszczenie i liczba samochodów na drodze krajowej DK52 jest w tej chwili tak duże, że zachwiane jest bezpieczeństwo mieszkańców. Kwestie przejść dla pieszych czy inwestycje, które są realizowane przy DK52, powodują wzmożony ruch pieszych i ruch samochodowy. Takim przykładem w mojej gminie jest park rozrywki, który znajduje się w Inwałdzie. Razem z generalną dyrekcją opracowujemy w tej chwili – oczywiście przy współpracy z ministerstwem – rozwiązanie skrzyżowania w tym miejscu, ponieważ co miesiąc są tam wypadki śmiertelne. Coś musimy z tym zrobić.

Poza tym, tak jak powiedział pan poseł, pieniądz jeździ dobrymi drogami. Dziękuję w ogóle za wszczęcie tej dyskusji. Kwestia rozwoju naszych regionów jest bardzo uzależniona od tego, czy stworzymy warunki dojazdu i wyjazdu czy nie. Nadmienię tylko, że w pobliżu DK52 jest strefa ekonomiczna w Zatorze i strefa ekonomiczna w Andrychowie, którą w tej chwili oddajemy. Inwestorzy są już zainteresowani. Chcą zainwestować u nas pieniądze. Jest jednak kwestia transportu. Żeby wyjechać z Andrychowa i dojechać do Bielska, skąd można rozjechać się na wszystkie drogi europejskie, trzeba przejechać 30 kilometrów, które jedzie się przez półtorej godziny. To zniechęca inwestorów do tego, żeby lokować się u nas.

Proszę państwa, w tym regionie jest wielki potencjał, ale ten potencjał musi być wsparty rozwiązaniami drogowymi i technicznymi. Tak jak powiedziałem, jest już konieczność podjęcia działań, żeby powstała droga. Oczywiście, może nie do końca, ale rozumiem, intencje gminy Wadowice. Mają prawo oceniać projektowaną drogę na swój sposób – to jest ich suwerenna decyzja.

Niemniej jednak, mówiliśmy już od wielu lat, że jeżeli będzie decyzja środowiskowa i będzie możliwość projektowania, to będzie również możliwość etapowania – tak jak robi się w to wielu miejscach w Polsce. Rozpoczyna się inwestycję, doprowadza się ją do pewnego momentu, w którym jest konflikt i stara się go rozwiązać. Chodzi o to, żeby nie przesuwać terminu i nie wstrzymywać. Jeżeli bowiem jest wola i są pieniądze, to jak nie rozpoczniemy, to podejrzewam, że nawet nowa perspektywa nam tego nie załatwi.

Dlatego w imieniu mieszkańców, wszystkich samorządowców, właściwie proszę, żeby potraktować to poważnie i jednak podjąć decyzję o rozpoczęciu budowy. Od Bielska do Choczni nie ma żadnego problemu ze zrobieniem drogi. To jest odcinek około 36-40 kilometrów. Zatem jest to bardzo duży odcinek, który z perspektywy samorządów Andrychowa, Kęt, Kóz to będzie okno na świat. Wtedy będziemy bowiem skomunikowani z całą Europą.

Wpuśćmy ruch do Wadowic. Jeżeli ruch do Wadowic wjedzie normalną drogą z S-ki, to myślę, że i mieszkańcy i samorządowcy bardzo szybko przyjdą z prośbą, żeby jednak budować tę drogę. Tak mi się wydaje. Nic nie stoi również na przeszkodzie, żeby za Wadowicami robić odcinek do Głogoczowa. Jest tam wytyczony teren pod tę drogę. Nie ma żadnych przeciwskazań ani protestów.

Jeszcze raz bardzo dziękuję i bardzo proszę o pochylenie się nad naszym problemem, bo tu chodzi o bezpieczeństwo mieszkańców. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Pan poseł Polak.

Poseł Marek Polak (PiS) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo.

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, nie będę już przytaczał argumentów, bo znaczna część argumentów, o których chciałem powiedzieć, została już przytoczona. Chciałem tylko powiedzieć, że to święta prawda i rzeczywiście wszystko to, co zostało powiedziane, pokrywa się z prawdą.

Chciałem też zwrócić uwagę i przypomnieć, że koncepcja budowy Beskidzkiej Drogi Integracyjnej powstała z inicjatywy lokalnych samorządów, czyli czterech miast: Andrychowa, Wadowic, Kalwarii i Kęt. Z uwagi na bliskie odległości między miastami, a także liniową zabudowę niektórych miast postanowiły one budować jedną wspólną obwodnicę o tej właśnie nazwie – Beskidzka Droga Integracyjna. Przypomnę jeszcze jako ciekawostkę, że miała ona rozpoczynać swój bieg od okolic Kalwarii, poprzez gminę Wadowice, Andrychów i Kęty, a kończyć się przed Kozami na drodze K52.

W 2006 r. minister Polaczek w rządzie pana premiera Jarosława Kaczyńskiego podjął decyzję o budowie tej inwestycji, oczywiście zabezpieczając środki finansowe na wstępne prace środowiskowe. Poszerzył jednak również zakres drogi, poszerzając parametry z drogi jednojezdniowej na dwujezdniową, a także jej zasięg. Jak wiemy, ma ona rozpoczynać swój bieg od węzła na Zakopiance – od Głogoczowa aż do Bielska-Białej, do dzielnicy Suchy Potok, gdzie miała połączyć się z budowaną wówczas drogą ekspresową S1. W tej chwili jest już ona wybudowana.

Stąd też samorządy lokalne odstąpiły od realizacji swoich indywidualnych obwodnic czy też objazdów. Skutkiem tego do dnia dzisiejszego nic się nie stało. Z przykrością muszę powiedzieć, że po dojściu do władzy rządu PO-PSL w 2007 r. inwestycja ta została zupełnie zamrożona, absolutnie nic się nie działo. Nie podejmowano nawet dyskusji na ten temat. Nigdy nie została wpisana do programu Budowy Dróg Krajowych i Autostrad. Dopiero, od kiedy rząd Prawa i Sprawiedliwości, rząd pani premier Beaty Szydło wpisał tę drogę do programu budowy dróg krajowych i autostrad jest zielone światło.

Konsekwencje tych działań są takie, że cały ruch tranzytowy, materiały niebezpieczne są kierowane w ścisłe centrum miasta. Mam na myśli szczególnie Andrychów i Kalwarię. Zaś tam, gdzie powstały lokalne obwodnice – drogi, które kiedyś spełniały funkcje obwodnic, stały się lokalnymi, zatłoczonymi drogami z uwagi na fakt wyprowadzenia ruchu tranzytowego z centrum miast bądź jego znacznego ograniczenia. Istnieje potrzeba nie tylko zrealizowania. Myślę, że środki finansowe by były, ale trudno rezerwować środki finansowe w budżecie na inwestycję, która nie ma szans powodzenia. Mam na myśli odwołanie jednego z lokalnych samorządów.

Mam pytanie. Proszę państwa, byłbym przeciwny, żeby realizować tę inwestycję etapami. Uważam, że powinien powstać zespół negocjacyjny, nie wiem, czy resortu czy przedstawicieli komisji. Formułuje takie pytanie: czy ktoś z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad rozmawia z przedstawicielami lokalnego samorządu? Jak widać, rozmawiać nie chcą, bo nikt nie przyjechał. Nie tylko sam pan burmistrz, ale czy jest w ogóle ktoś z Wadowic? Chyba nikogo nie ma. Trzeba by było rozmawiać z tymi ludźmi, aby umożliwić rozwój Małopolski Zachodniej i aby inne gminy mogły się rozwijać. Apeluję, aby w dalszych pracach Komisji wypracować jakieś ciało, zespół negocjacyjny, który będzie z tymi ludźmi rozmawiał. Być może uda się wypracować jakieś kompromisowe rozwiązanie.

Rysuje się bowiem perspektywa dalszych odwołań do Naczelnego Sądu Administracyjnego. To znów wykluczy inwestycję na kolejne lata. Mówienie o środkach finansowych… Kto przy zdrowych zmysłach – powiem kolokwialnie – będzie organizował środki na inwestycję, która nie ma szans na powodzenia? To byłoby przecież niedorzeczne. Jestem członkiem Komisji Finansów Publicznych i sam byłbym przeciwko temu.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Pani poseł Niedziela.

Poseł Dorota Niedziela (PO) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, panowie ministrowie, bardzo mi miło przywitać też pana burmistrza…

Panie pośle, nie róbmy polityki, bo i panu, i mnie zależy na tej drodze. Przypomnę panu tylko jedno hasło: pani Ewa Filipiak, poseł PiS-u, wieloletni burmistrz Wadowic, który blokował. Nie zaczynajmy więc polityki, dobrze? Proszę nie mówić, że Platforma blokowała, ponieważ to samorząd.

Moje pytanie jest takie. Czemu przez tyle lat – tak logicznie – nie możemy usiąść i porozmawiać, dlaczego ludzie to blokują? Może rzeczywiście trzeba wymyślić inny wariant. Panowie, od ponad 10 czy 20 lat jest problem z jednym przebiegiem Wadowic. Trzeba umieć go obejść. Jeżeli społeczeństwo sobie tego nie życzy, to trzeba tak zrobić.

Ja tam mieszkam. Jestem posłem z Kęt. Reprezentuję tu Kęty. Nie wszyscy wiedzieli, że dzisiaj jest to posiedzenie Komisji, więc może dlatego nie ma ludzi z Wadowic. Panie burmistrzu, część posłów nie należy tylko do tej Komisji, ale też do innych Komisji. Pokątnie dowiedzieliśmy się, że BDI będzie dziś.

Mieszkam przy drodze nr 52. Mogę powiedzieć, że ruch, o którym mówi wielu z państwa, nawet z GDDKiA… Nie wyobrażacie sobie, co się dzieje. Przejazd przez Andrychów jest absolutnie zablokowany. Kęty mają trochę lepiej, bo uciekają w stronę Oświęcimia na drogę nr 44 w stronę Krakowa. Dojechanie z Bielska do Krakowa jest dramatem. Andrychów jest jednym z najgorszych miejsc, bo jest to, po prostu wąskie gardło. Wszyscy na tym tracimy. W Kętach są korki. Bardzo bym panów prosiła. Dla panów to jest bowiem, tylko zapis, a dla mnie to jest droga, przy której mieszkam.

Burmistrz mówił o etapowaniu. Jestem jak najbardziej za tym. Zresztą samorządy podpisały list intencyjny. Wysłały go wszystkim. Samorządy Kęt i Andrychowa podpisały list z prośbą o możliwość etapowania działań dotyczących drogi; żeby ta droga zaczęła po latach funkcjonować w jakiś inny sposób, jeżeli nie możemy tego uruchomić. Przypomnę panu, że w 2012 r. czy nawet wcześniej były już nawet pieniądze. Niestety, blokada społeczna Wadowic spowodowała, że zostały one przesunięte na inne działania.

Następne moje pytanie brzmi: jakie jest stanowisko ministra do pomysłu samorządów i prośby o możliwość etapowania wykonania tej drogi? To po pierwsze. Po drugie, państwo powiedzieli, że ta droga jest bardzo droga i że mamy część pieniędzy, a część będziemy mieć z oszczędności. Mam pytanie o to, jaką część? Jakie oszczędności musiałyby być, żeby móc rozpocząć prace?

Wielokrotnie walczyłam o pieniądze, jak pewnie każdy poseł z każdego regionu. Wiem więc, że oszczędzanie wygląda tak, że potem jest ciężko, bo zawsze jest coś ważniejszego. Te pieniądze się odsuwa, szczególnie jeśli nie ma zgody społecznej, bo ma się tyle innych w pełni przygotowanych projektów, w których ludzie tylko czekają, żeby zacząć pracę.

Jeśli nie zdecydujemy o tym, że będziemy to etapować, to nikt z nas tutaj… Panie pośle, chylę czoło przed pracą moją, pana. Każdy z nas będzie tu przychodził, mówił, że BDI jest ważne, ale pieniądze pójdą na inną drogę, która jest równie ważna i nie ma wobec niej żadnych sprzeciwów.

Zatem jeszcze raz moje pytanie: jakie jest stanowisko ministerstwa i generalnej dyrekcji wobec możliwości etapowania prac?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo, pani poseł.

Powiem tylko tyle, że zaproszenie do Wadowic zostało wysłane. Tak, pani Jolu? Zatem wszyscy, którzy powinni być dzisiaj…

Poseł Dorota Niedziela (PO) – spoza składu Komisji:

Mówię o posłach.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

… zostali zaproszeni i poinformowani o tym spotkaniu wcześniej. Z naszej strony jest więc OK wszystko.

Pan poseł Polak *ad vocem*, proszę bardzo.

Poseł Marek Polak (PiS) – spoza składu Komisji:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo…

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Panie pośle, mogę tylko jedno zdanie? Bo pan przewodniczący wychodzi. Panie przewodniczący, chciałem tylko panu przewodniczącemu podziękować.

Poseł Marek Polak (PiS) – spoza składu Komisji:

Ja dostałem głos i będę chciał z niego skorzystać.

Szanowni państwo, jeżeli chodzi o środki finansowe, to zapewniam państwa, że jest wola, aby wygospodarować te środki. Posłowie Prawa i Sprawiedliwości złożyli poprawkę do budżetu i 4 mln zł zostało – bo ta poprawka przeszła – skierowanych dodatkowo właśnie na realizację tej inwestycji. Wiem, że to jest mało, ale jeżeli będzie wola, jeżeli będzie zielone światło, to będziemy pracować w takim kierunku, że środki będą.

Przepraszam, że troszeczkę nadużyłem formy *ad vocem*. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Wcale pan nie nadużył, panie pośle, wszystko jest OK.

Teraz pan poseł Suchoń, a ja oddaję prowadzenie panu przewodniczącemu Żmijanowi. Idę na salę, ponieważ jest debata o wykonaniu budżetu. Muszę tam zreferować pewne problemy. Chętnie pana jednak jeszcze wysłucham, panie pośle.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Panie przewodniczący, ja krótko.

Chcę podziękować panu przewodniczącemu, ponieważ akurat tak się składa, że zainicjowałem to posiedzenie. Poprosiłem pana przewodniczącego, żeby zwołać szerokie posiedzenie Komisji: zaprosić przedstawicieli wszystkich instytucji, samorządów oraz wysłać zaproszenia do tych, którzy są zainteresowani, nie pomijając nikogo. Wiem, że zaproszenia zostały wysłane. Za to chciałbym podziękować panu przewodniczącemu, bo myślę, że jest to przykład dobrej praktyki w działaniach Komisji.

Tak, że dziękuję, panie przewodniczący.

Poseł Dorota Niedziela (PO) – spoza składu Komisji:

Wszyscy przyłączamy się do tych podziękowań.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę, pan poseł. Proszę.

Poseł Grzegorz Puda (PiS):

Panie ministrze, panie przewodniczący, szanowni państwo, otóż sytuacja od strony, od której rozpoczęliśmy, jest o tyle kuriozalna, że w naszej świadomości, w świadomości mieszkańców Bielska-Białej, ta droga już dawno powinna powstać.

Kiedy w 2006 r. po raz pierwszy jako radny usłyszałem o tym temacie, to był on już na etapie realizacji. Od tego czasu, szanowni państwo, okazuje się, że jesteśmy na etapie realizacji, przeciągając go z różnych powodów. Z powodów, o których mówił pan poseł Marek Polak; z powodów, o których mówił pan poseł Suchoń; z powodów, o których mówiła pani poseł Niedziela.

Jednak tak naprawdę, patrząc na sytuację z perspektywy Bielska-Białej, wygląda to w ten sposób, że jadąc do Krakowa, nie ma możliwości realnego wyjazdu, ponieważ w tej chwili gmina rozpoczyna remont ulicy Krakowskiej. Jest tam niesamowity korek. Cały ruch osobowy i tranzytowy powoduje, że całe miasto stoi. Jadąc do Katowic – bo najlepszą alternatywą dla tej drogi byłaby droga do Katowic – stajemy w korku w miejscowościach Czechowice i Pszczyna. Później, w zależności od tego, jaką wybierzemy drogę – albo staniemy w Tychach albo wybierzemy autostradę i wtedy musimy zapłacić, też stojąc w korku na rogatkach. Możemy też jechać drogą, która biegnie wzdłuż autostrady, co powoduje, że stajemy w korku w Chrzanowie albo w następnej miejscowości. Wybierając drogę alternatywną, przez Oświęcim, powodujemy wzmożony ruch przez drogę, która jest do tego nieprzystosowana i która nie jest drogą tranzytową. Chodzi o drogę nr 44. Tak naprawdę powoduje to, że droga z Bielska-Białej do Krakowa zajmuje – i teraz uwaga, szanowni państwo – od dwóch do pięciu godzin, w zależności od tego, na jaki okres trafimy.

Nie chcę, broń Boże, zwalać winy na cokolwiek, tylko podnoszę pewien temat, który jest rozpatrywany od wielu lat. Budowa drogi S1 Suchy Potok – Kosztowy, która na szczęście jest coraz bliżej realizacji i mam nadzieję, że zostanie zrealizowana, w żaden sposób nie rozwiąże problemu. To trzeba powiedzieć na posiedzeniu tej Komisji. Bielszczanie i nie tylko, bo również mieszkańcy miejscowości takich jak Cieszyn i Żywiec, mają świadomość, że mogłoby to poprawić sytuację. Niestety, zanim jednak dojdziemy do momentu, w którym droga ta będzie już realnie funkcjonowała, i tak zapotrzebowanie na tranzyt będzie zbyt duże w stosunku do tego, co będziemy mogli zaoferować naszym mieszkańcom.Warto bowiem powiedzieć, że w Bielsku-Białej jest główny szlak komunikacyjny w kierunku Pragi, Wiednia, Ostrawy i Bratysławy; w kierunku południowym, czyli na Chorwację; w kierunku północnym, czyli w stronę Warszawy. Cały ruch transgraniczny, który odbywa się przez Bielsko-Białą również jest skumulowany na tej drodze.

Ostatni argument, patrząc z perspektywy osoby, która pracuje w tej Komisji. Można by ruch, przynajmniej osobowy, zawsze zabezpieczyć innymi środkami komunikacji. Mówię tutaj o kolei. Niestety jednak kolej na odcinku Bielsko-Biała – Kraków ciężko powiedzieć, że istnieje. Coś jeździ, ale nie możemy powiedzieć, że w jakikolwiek sposób zagwarantuje to możliwość płynnego wydostania się czy to z Krakowa do Bielska-Białej czy z Bielska-Białej do Krakowa. Linia kolejowa jest w tej chwili – być może się to niedługo zmieni – na odcinku Bielsko-Biała – Czechowice oraz Czechowice – Kraków. Jest ona mało drożna w stosunku do potrzeb, jakie należałoby zaspokoić.

Trzeba powiedzieć jeszcze o dwóch ważnych aspektach. Po pierwsze, Bielsko-Biała, jako silny ośrodek komunikacyjny i ośrodek, w którym bardzo rozwija się branża automotive, bardzo potrzebuje dojazdu do lotniska w Balicach. Jest to dla nas niesamowicie ważne, bo jedyną alternatywą są Pyrzowice, a Pyrzowice to jest ta droga, o której mówiłem. I znowu stoimy w korku w Pszczynie, Tychach, Katowicach i dopiero dojeżdżamy do Pyrzowic. Jeśli chodzi o Balice – stoimy w korku w tych miastach, o których mówili

koledzy posłowie. Po drugie, wszyscy młodzi ludzie, którzy kształcą się w Krakowie, a takich studentów jest najwięcej, podróżują niestety drogami, których nie ma. Chodzi o to, że chcieliby podróżować Beskidzką Drogą Integracyjną.

Teraz ostatni aspekt mojej wypowiedzi. Bardzo się cieszę i czapka z głowy dla każdego samorządowca, bo wiem, jaką ciężką pracą jest dogadanie się z pozostałymi samorządami. Współpraca jest międzyregionalna, bo przecież Bielsko-Biała jest w innym województwie niż Kęty, Andrychów, Wadowice, Kalwaria czy Kozy. Jeżeli do takiego porozumienia niegdyś doszło, to po prostu nic, tylko pchać do przodu. Jeżeli jest możliwość nawet rozbudowywania tej drogi etapami, dzięki którym poprowadzono by drogę najpierw do Kęt, później do Andrychowa i do kolejnych miast, do Wadowic – to nie ma lepszej możliwości przekonywania mieszkańców po kolei niż to, że są oni następni w kolejce do tego, żeby wygodnie dojechać do swoich miejscowości. Jeżeli jest możliwość etapowości, to należałoby to zrobić jak najszybciej.

Oczywiście najlepiej byłoby – w moim rozumieniu – aby zrealizować tę drogę w całości. Po pierwsze jednak, będzie to drogie. Po drugie, jak znam życie, będą takie przyczyny jak np. protesty Wadowic, które powodują, że droga nie powstaje. Nie chodzi tu o to, żeby ta droga nie powstała w całości. Tylko o to, żeby na tych odcinkach powstawała w jak najkrótszym czasie. Potrzeba jest bowiem bardzo duża. Patrząc w obu kierunkach, tj. w kierunku województwa małopolskiego, województwa śląskiego czy Podbeskidzia i w kierunku Podbeskidzie – województwo małopolskie, ta potrzeba jest integralna.

Powtarzam: droga S1, która jest zaprojektowana i jest w tej chwili na etapie wykonywania, nie zabezpiecza potrzeb mieszkańców miejscowości, o jakich mówimy. Słyszałem już bowiem głosy, że przecież macie w planie budowę drogi S1 w rejonie Bielsko-Biała („Suchy Potok") – Kosztowy. Niestety, droga ta nie zapewnia tranzytu, nie zapewnia ruchu miejscowościom pomiędzy Bielsko-Białą a Wadowicami czy Wadowicami a Krakowem.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Wypowiadał się pan poseł Grzegorz Puda. Bardzo dziękuję, panie pośle.

Teraz pani poseł Niedziela, bardzo proszę.

Poseł Dorota Niedziela (PO) – spoza składu Komisji:

Bardzo dziękuję panu posłowi Suchoniowi za dokładny opis.

Chciałabym tylko jeszcze zwrócić uwagę na to, że droga nazywa się beskidzka, bo tak naprawdę łączy całe południe. Nie chodzi jednak tylko i wyłącznie o pójście do pracy. Zwróćcie państwo uwagę, że jest to też szlak turystyczny. Szlak turystyczny, który jest też wielkim odciążeniem np. Zakopanego. Ośrodki narciarskie Szczyrk, Wisła, a po drodze jeszcze Międzybrodzie i Andrychów to są ogromne ośrodki, które powstały i które będą się prężnie rozwijać, jeżeli będzie możliwość dojazdu od strony Krakowa i Katowic. Nie ma bowiem po prostu możliwości połączenia tych ośrodków. Jest to Beskid Niski, Beskid Wyspowy – bardzo atrakcyjny zarówno w zimie, jak i latem.

Nie wspomnę o tym, jakim ogromnym ośrodkiem stanie się zalewana zapora w Mucharzu. Jadąc dalej na Suchą i na Maków, będzie to ośrodek sportów zimowych, ale nie tylko, bo i wodnych latem. Jest to naprawdę piękny zbiornik, który będzie wykorzystywany. Brak dojazdu zarówno ze strony Bielska, jak i Krakowa spowoduje, że nie będzie do końca wykorzystany, a inwestycje nie będą tak łatwo rozpoczynane. Każdy bowiem będzie miał w głowie korki jak do Zakopanego.

Zatem oprócz tego, że będzie to rzeczywiście transport dla przemysłu i dla stref ekonomicznych, to cały region zyska, jeśli chodzi o turystykę. Wadowice, które są jakby węzłem komunikacyjnym do Mucharza, są tego głównym punktem. Jeszcze raz więc wzywam do etapowości. Może ona bowiem spowodować, że zmieni się troszkę nastawienie społeczności Wadowic. Przy przychylnym stosunku do wymyślenia innej drogi może się okazać, że będzie to możliwe do wykonania.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję.

Bardzo proszę pana posła Ławniczaka.

Poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję.

Jako poseł z Wielkopolski, patrzę na to z zewnątrz, ale jest to istotny fragment sieci naszych dróg krajowych na południu. Chciałem na niego spojrzeć z lotu ptaka.

Mianowicie: Śląsk Cieszyński ma sieć dróg szybkiego ruchu, ale całkowicie odizolowaną od całej reszty dróg krajowych. Ma już drogi wylotowe na Czechy oraz Słowację. Jest jeszcze tylko problem Węgierskiej Górki; to jest jedyny problem, który został w tamtym kierunku. Nie ma jednak połączenia z pozostałymi drogami szybkiego ruchu. Trzeba to po kolei robić, chociażby ze względu na generalny pomiar ruchu. Odwołam się ostatniego. Chciałem tylko w tym kontekście zapytać. Dwie drogi dla Śląska Cieszyńskiego jako całości są konieczne: S1 oraz S52. Chciałem się dowiedzieć, na jakim etapie jest S1? Najpewniej gdzieś na prowadzeniu, choć oczywiście nie rozwiąże to wszystkich problemów, z czego zdaję sobie sprawę. Potem S52.

S1 jest w szczególności potrzebna, dlatego że pomiędzy Kochłowicami a Tychami i Tychami a Bielsko-Białą generalny pomiar ruchu wykazał średnią pomiędzy 19,5 a 43 tys. pojazdów dziennie. Na trasie beskidzkiej, nr 52, wykazuje pomiędzy 10,5 a 18,5 tys. Notabene ten drugi pomiar jest mniej więcej analogiczny do S11 na odcinku południowo-wielkopolskim. My również mamy tego rodzaju problemy. Też spotykam się u siebie z problemami, z jakimi mieszkańcy mieszkający wzdłuż drogi beskidzkiej.

Szanowni państwo, jaki jest harmonogram włączenia odizolowanych dróg szybkiego ruchu do całości dróg szybkiego ruchu od strony Śląska i Małopolski dla Śląska Cieszyńskiego?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę pana posła Leśniaka.

Poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):

Mrówczyński Aleksander.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

A, to przepraszam.

Poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):

Nie szkodzi, przynajmniej będę zapamiętany.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Nie ulega wątpliwości. Bardzo pana przepraszam. Teraz pan poseł Mrówczyński.

Poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):

Dziękuję.

Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, mieszkam jeszcze wyżej – w pomorskim, w Chojnicach. Ponadto, jestem przewodniczącym Parlamentarnego Zespołu ds. rozwiązywania problemów mieszkańców „Polski powiatowo-gminnej".

Na jednym ze spotkań w lutym tego roku rozmawialiśmy na temat drogi krajowej nr 22. Pragnę Wysokiej Komisji zwrócić uwagę, że cieszę się z układu południkowego dróg S w Polsce, natomiast brakuje nam układu równoleżnikowego, patrząc od góry na budowaną S6, potem A2 i A4. Między A2 a S6 jest wspomniana droga krajowa nr 22, na której jest bardzo duży ruch – do 20 tys. pojazdów na dobę. Bardzo zabiegam o to, żeby droga ta była w układzie 2+1 bądź czasami 2+2 – tam, gdzie jest możliwość.

Stąd moje pełne wsparcie dla drogi krajowej S52. W czasach mojej młodości i później, kiedy rodziły się dzieci, jeździliśmy na południe do Zakopanego i szukaliśmy możliwości dojazdu z północy do Częstochowy. Wówczas nie było jeszcze A4.Tą drogą też jechaliśmy. Dzisiaj, żeby dojechać do Zakopanego, dzięki S1 i DK52, jest kapitalna możliwość nawet pominięcia A4. To pominięcie jest rzeczą kapitalną. To jest bardzo ważny argument.

Jest drugi bardzo ważny argument. Jako człowiek wierzący powiem: jesteśmy winni św. Janowi Pawłowi II wiele rzeczy, m.in. Wadowice. Przecież Wadowice odwiedzają setki tysięcy ludzi. Jaką drogą pojadą, szanowni państwo, z północy? Jeżeli ta droga będzie

udrożniona, to zapewniam, że walory turystyczne miejscowości będą dostrzegane. Więcej ludzi będzie przejeżdżać, nocować itd. itd. Chcą oni jednak bezpiecznie i szybko dojechać.

Zważywszy na powyższe argumenty, w pełni popieram tę inwestycję. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu posłowi.

Czy pan poseł Leśniak się zgłaszał? Nie, tak? Dobrze, to pan poseł Dunin. Bardzo proszę.

Poseł Artur Dunin (PO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Choć jestem z centralnej Polski, ze Zgierza, to bardzo dobrze znam te tereny. Przez bardzo wiele lat jeździłem tam na wakacje, bo mam tam rodzinę. Pół żartem, pół serio powiem, że właśnie przez to, że nie ma tam drogi, trochę popsuły się związki rodzinne. Dojechanie bowiem do Kęt, a w Kętach mam rodzinę jest to faktycznie masakra. Przepiękne miasto, gratuluję pani poseł Niedzieli.

To nie jest dramat. To jest masakra tam dojechać. Bardzo bym więc prosił o wsłuchanie się w słowa pani poseł Niedzieli, która prosi o konsultacje. Tylko błagam, nie róbcie tych konsultacji tak jak z Portem Komunikacyjnym, bo nic pozytywnego nie przyniosą. Trzeba rozmawiać z ludźmi.

Popieram wniosek pana burmistrza, że warto tę budowę rozpocząć jak najszybciej. W trakcie budowy dokończyć negocjacje z samorządem i mieszkańcami. Następnie, kontynuować ją. Bowiem, faktycznie, ta piękna część Polski powoli umrze. Wspierając słowa odnośnie do Wadowic i muzeum Jana Pawła II, powiem, że faktycznie nie można tam dojechać. Warto więc wspierać takie inicjatywy.

Z uwagi na to, że, jak powiedziałem, jestem ze Zgierza, to, panie przewodniczący, pan pozwoli. Panie ministrze, na podstawie art. 157 regulaminu Sejmu, bardzo proszę o odpowiedź na pytanie, dlaczego prace związane z S14 się nie odbywają? Nie oczekuję odpowiedzi teraz, bo rozmawiamy o innych drogach, ale chociażby na piśmie. Nie oczekuję, że udzieli mi pan informacji o czternastej, bo zgodnie z art. 157 musiałby pan udzielić odpowiedzi na kolejnym posiedzeniu Komisji. Powiedzmy jednak, że na kolejne posiedzenie Sejmu, ewentualnie w międzyczasie poprosiłbym o odpowiedź, co się dzieje? Na jakim są etapie i kiedy będzie wybudowana S14?

Na te pytania, panie ministrze, proszę odpowiedzieć. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu posłowi.

Czy jeszcze ktoś z państwa chciał zabrać głos? Pan burmistrz.

Panie burmistrzu, jeżeli by pan pozwolił, bo pewnie po wysłuchaniu głosu posłów zechce pan jeszcze powiedzieć istotne rzeczy, to jeszcze ja chciałbym się przyłączyć do głosów posłów. Pewnie oddamy jeszcze państwu głos. Później poprosimy pana ministra o odniesienie się.

Otóż, szanowni państwo, nie kwestionując, a popierając państwa inicjatywę, bo nie trzeba się wzajemnie przekonywać co do potrzeby budowy tejże drogi, powiem, że wiemy w tym gronie o dwóch zasadniczych kwestiach. Chodzi, o oczywiście, o okres przygotowawczy na postawie obowiązującego prawa oraz realizację, którą zasadniczo determinują środki finansowe. Jednym zdaniem pan minister określił jasno, że najlepiej to nie wygląda, jeżeli chodzi o finansowanie. Sytuacje są jednak przecież dynamiczne i być może sytuacja ta się zmieni.

W związku z pierwszym etapem prac przygotowawczych mam pytanie do pana ministra i do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Jesteśmy na etapie decyzji środowiskowej, która jest w czasie uprawomocniania się, tak? Jest ona sprzed kilku dni. Mam pytanie o to, jakie racje przesądziły? Mówicie państwo bowiem o istotnych sprawach, ale nie dotykacie istoty rzeczy. Skąd bierze się różnica zdań, jeżeli chodzi o samorządy?

Wymieniacie państwo miasto Wadowice. Wiem, że samorząd Wadowic nie zgadza się z przebiegiem na wysokości tego miasta. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, występując o decyzję środowiskową, wskazała południowy wariant przebiegu.

Miasto Wadowice, samorząd, preferuje, wskazuje, zabiega i prosi o wariant północny. Chcę po prostu bardzo stanowczo powiedzieć, że nie da się przygotowywać do realizacji inwestycji bez właściwie przeprowadzonych konsultacji. Na etapie prac przygotowawczych tejże inwestycji samorząd wadowicki jest istotnym podmiotem uczestniczącym w tych pracach.

Myślę, że samorządowcy z tego regionu znają dokładnie kwestie wariantu południowego. Na pewno inne są przesłanki budowy tejże drogi i rozwoju przyszłości miasta w Andrychowie – nie mam co do tego wątpliwości, chociaż mieszkam troszeczkę dalej, to bywam na waszej pięknej ziemi – a inne w mieście Wadowice. Miasto Wadowice zawsze – i wiemy, dlaczego – będzie preferowało rozwój na bazie turystyki. Nie mam co do tego wątpliwości. Myślę, że państwo też. Dlaczego ten przebieg jest…?

Jeżeli turystyka i rekreacja, to oczywiście Zbiornik Świnna Poręba, czyli wariant, który wskazaliście do decyzji środowiskowej i który rozdziela zbiornik i te tereny od miasta. Mówię do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. W związku tym pytam o te racje.

Wiem, że z drugiej strony jest obszar Natura 2000, ale nie jest to argument wystarczający, więc pytam o szczegóły. W tym gronie wiemy, że na obszarach Natura można realizować inwestycje, tyle, że pod pewnymi warunkami, które trzeba wypełnić. Są one z reguły określone właśnie w decyzji środowiskowej. O to w związku z tym pytam. Jeżeli byłaby odpowiedź, że są tam rośliny i zwierzęta z obszaru czerwonej księgi, odpowiedź byłaby jasna. Byłby to warunek, który nie pozwoli. Jednak żaden inny.

Proszę państwa, żebyśmy mieli jasność: nie ma innych kryteriów – ani kosztowych, nawet, jak brakuje pieniędzy, ani żadnych innych. Najważniejsze są środowiskowe i jakość życia mieszkańców. To oni są tymi, którzy są podmiotem w pracach przygotowawczych.

Żeby nie przedłużać, bardzo proszę powiedzieć, co przesądziło, że preferujecie ten wariant? Dlaczego nie chcecie podjąć rozmowy z samorządem wadowickim? Powiem szczerze, że solidaryzuję się z samorządem. Nie dlatego, że to jest piękne miasto, tylko dlatego, że oni są tymi, z którymi po prostu trzeba podjąć rozmowę.

Dziękuję.

Proszę, pan poseł, tak? Pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Chciałem jeszcze dopytać o kwestię… Pani poseł Niedziela pytała, dlaczego nie ma przedstawicieli samorządów. Wiem, że już o tym mówiłem. Bardzo dziękuję panu burmistrzowi, bo jest to wysiłek wybrać się do stolicy na posiedzenie Komisji. Wydostać się z Andrychowa i przyjechać – naprawdę współczuję. Myślę, że panu burmistrzowi należą się za to wielkie podziękowania, bo głos samorządu jest jednak ważny.

Cenię również głosy krytyczne. Tym bardziej dziwi mnie, dlaczego nie ma tutaj pana burmistrza z Wadowic. Również dlatego, że mógłby wytłumaczyć, dlaczego jest przeciwny tej inwestycji, a rada jednogłośnie podejmuje decyzję i uchwałę o poparciu inwestycji.

Pan burmistrz pewnie odpisze mi na Facebooku. Chciałbym jednak usłyszeć od pana burmistrza, jak to jest. Jest kilka milionów mieszkańców Podbeskidzia, zachodniej Małopolski, aglomeracji małopolskiej, Śląska Cieszyńskiego, Żywiecczyzny, wszystkich miejscowości leżących po drodze oraz pewnie w skali roku kilkanaście milionów osób tranzytowych, pewnie kilka milionów turystów, którzy chcą tej drogi. Jak ma się interes kilku milionów osób do interesu osób, które reprezentuje pan burmistrz? Przecież rada miejska, tak jak powiedziałem, wydała opinię pozytywną. Chciałbym znać i rozważyć racje.

Rozumiem, że są osoby, o które trzeba zadbać i mówię o tym jasno. Chciałbym tylko rozważyć racje. Chciałbym móc rozsądzić, jaka jest waga racji osób, które są z Wadowic i w interesie których występuje pan burmistrz; a jednocześnie tych kilku milionów osób, które chcą i potrzebują owej drogi oraz lobbują za nią. Bardzo bym też prosił, może pan minister będzie uprzejmy na ten temat, nawiązując do słów pana przewodniczącego… Zgadzam się, że ważne jest wyjaśnienie tego. Dołączam się również do prośby i proszę o opinię na temat etapowania. Wydaje mi się, że rzeczywiście mógłby to być impuls,

który po pierwsze nie wstrzymywałby drogi. Tu moglibyśmy powiedzieć rzeczywiście: sprawdzam, co do intencji, prawda? Tu bowiem ważne są intencje.

Jeszcze raz natomiast, korzystając z tego, że jestem przy głosie, panie ministrze, bardzo szanuję dodatkowe miliardy na drogi. Brak finansowania to nie może być i nie jest usprawiedliwienie. To oczywiście nie jest do pana, tylko do pana ministra Adamczyka. Jeżeli są dodatkowe fundusze, to pan minister Adamczyk zaraz rano, jak usłyszy wystąpienie pana premiera o tym, że jest uszczelnienie na 60 mld zł, pierwszą rzeczą, którą powinien zrobić, jest pisanie do pana premiera pisma, że z tych 60 mld zł 20% powinno pójść na drogi. Pytanie, czy pan minister w ogóle zrobił coś takiego? Czy o tym pomyślał? Ja bym tak zrobił. Czy zrobił tak pan minister? Bardzo proszę o odpowiedź.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu posłowi.

Bardzo proszę pana posła Marka Sowę. Za chwilę, panie pośle.

Poseł Marek Sowa (N) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, najlepszy wariant jest taki, że wszystkie samorządy na trasie przebiegu drogi zgadzają się i robią wszystko, żeby jak najszybciej dokonać uzgodnień.

Niestety, często w życiu jest tak, że jeden samorząd jest najbardziej zadowolony, jeśli droga biegnie przez teren sąsiedniego samorządu. To jest praktyka, którą można zablokować w legislacji. I tak się stało. Takie elementy zostały przewidziane. W ustawie o uwarunkowaniach środowiskowych, chyba z listopada 2008 r., wszystkie te kwestie zostały rozwiązane. To, że jest spór na, bądź co bądź, bardzo krótkim odcinku na całym przebiegu nie powinno stanowić żadnej bariery i powodować blokady realizacji inwestycji.

Przypomnę, że decyzja środowiskowa została wydana w lipcu albo w sierpniu 2016 r., jeśli się nie mylę. Od tego czasu minęły zatem dwa lata. Mówimy o odwołaniu centralnym. Pomijam już aspekt, dlaczego tak długo to trwało, bo jest to wbrew jakimkolwiek terminom, które obowiązują poszczególne instytucje do wydania. Zatem będzie odwołanie, zaskarżenie do sądu. W mojej ocenie nie powinno to blokować inwestycji. Jeśli bowiem chcecie zrealizować inwestycję, to powinniście jeszcze bardziej wykazywać się determinacją. Tym bardziej, że mieliście tę inwestycję na sztandarach.

Pani premier oraz pan minister Adamczyk mówili o tym bardzo wyraźnie. Trzeba tę inwestycję realizować z Bielska do węzła Chocznia i z węzła Klecza do Głogoczowa. Jak zostawicie niespełna 10 kilometrów w Wadowicach, to gwarantuję wam, że jeszcze się inwestycja nie skończy, a będziecie mieli tu kilka tysięcy ludzi z Wadowic, błagających, żebyście nie wpuszczali ruchu do miasta, tylko realizowali tę drogę – obojętne gdzie. Tylko trzeba chcieć. Prawo to przewiduje. To, że inwestycja jest blokowana przez – nazwijmy to –problem krótkiego przebiegu przez gminę Wadowice jest tylko i wyłącznie sztucznym alibi. Chyba sami zdajecie sobie sprawę, że w sądzie wcale nie musicie wygrać tej sprawy.

Pan dyrektor doskonale zna sprawę drogi S7 na terenie gminy Miechów. Też była ona blokowana przez samorząd terytorialny. Była ona kwestionowana. To, że instytucje zależne od ministra środowiska czy ministra infrastruktury wydawały decyzje, nie oznaczało jeszcze, że zostanie ona utrzymana w sądzie. W sądzie została uchylona. Poszukaliście wariantu alternatywnego.

Tak trzeba robić z drogą ekspresową – z Beskidzką Drogą Integracyjną. Nie trzeba szukać żadnego alibi i mówić, że winny jest ten lub inny samorząd. Czasami tak bywa. Burmistrz jest wybierany przez mieszkańców gminy. Miał to akurat chyba na sztandarach, jak zostawał radnym w 2010 r. Zresztą wówczas jego zdanie nie różniło się w ogóle od zdania pani poseł Ewy Filipiak. Mieli identyczne zdanie na ten temat. W związku z tym nie trzeba szukać winy czy kozła ofiarnego, tylko trzeba działać. Nawet, jeśli ta droga zostanie zbudowana bez tych kilku kilometrów, to tych kilka kilometrów, tak jak mówię, będzie za chwilę. One rozwiążą 90% problemów. Rozwiążą problem Kęt, Andrychowa, Kalwarii Zebrzydowskiej. Mogę powiedzieć, że troszkę powiększą problem na odcinku Głogoczów-Kraków, bo ta droga będzie wówczas faktycznie niedrożna.

Będzie to też jedyny fragment drogi ekspresowej S7, która na 20-kilometrowym przebiegu nie będzie drogą ekspresową. Nie spełnia bowiem żadnych kryteriów.

Państwo również niczego nie robicie w tym zakresie, chociaż np. dostaliście, jak sądzę, od samorządu regionalnego alternatywne przebiegi, gdzie można by tę drogę przeprowadzić. To też wcześniej czy później musi się znaleźć w planach rządowych.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Jeszcze pan poseł Puda, proszę.

Poseł Grzegorz Puda (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, otóż warto zwrócić uwagę na jeszcze dwie kwestie.

Rzadko się zdarza – przynajmniej z moich obserwacji – na posiedzeniu Komisji Infrastruktury, że większość posłów albo wszyscy posłowie, którzy zabierają głos, mówią jednym głosem, jeżeli chodzi o realizację jakiejś inwestycji. Różnie to bywa. Są różne zdania. Najczęściej są głosy za. Tutaj, jak z kolegami obserwujemy stanowiska, widzimy, że od prawej do lewej strony wszyscy posłowie jednak się zgadzają i mówią o istotnej potrzebie powstania drogi, która jest niezbędna z punktu widzenia Bielska-Białej i wszystkich gmin na odcinku do Krakowa. Jest to też dla państwa jakiś sygnał, że niezależnie od tego, że czasami mamy inne zdanie w wielu kwestiach, to akurat w kwestii Beskidzkiej Drogi Integracyjnej mówimy – jako posłowie województwa małopolskiego i częściowo śląskiego – jednym głosem.

Wydaje mi się to dość istotne, bo jeżeli podejmiemy decyzje o budowie owej drogi, to wsparcie każdego posła będzie bardzo cenne. Do pana posła – miałem się nie wypowiadać, ale jednak do sytuacja jest taka, że droga S1 na odcinku Bielsko-Biała („Suchy Potok”) – Kosztowy, to do pana ministra, przez pewne problemy została przyblokowana. Chodzi o źródła wody. Teraz tak naprawdę nie wiadomo, jak szybki będzie postęp prac przy tej drodze. Gdyby spowodowało to – nie daj Boże, ja w to nie wierzę, ale gdyby miało się tak zdarzyć – kolejne opóźnienia przy budowie drogi, to jest to kolejny argument za tym, by myśleć o Beskidzkiej Drodze Integracyjnej.

Do pana posła, który był moim przedmówcą: rozumiem, że wy też mieliście chęci i staraliście się, ale niestety, jak widać, nie udało się. Apeluję więc również do kolegi posła, żeby wspólnie, zamiast wyciągać to, że my mamy teraz… Chyba wszystkim nam zależy – przynajmniej tak słyszę w wypowiedziach – na tym, żeby ta droga powstała. Jeżeli teraz będziemy szukać winnych, to my będziemy mówić, że to nasi poprzednicy, a pan będzie mówił, że to my nie mamy chęci. Mamy chęci. Ta chęć istnieje, jak widać. Słuchałem przecież, co pan mówił, panie pośle.

Apeluję więc o zostawienie w chwili obecnej wszystkich tych rzeczy, o których pan wspominał, dotyczących tego, że nie mamy chęci. Chęci są. Musimy tylko znaleźć taki sposób, żeby tę inwestycję… Być może etapowość, o której mówił pan poseł, jest rozwiązaniem. Z punktu widzenia mieszkańców Bielska-Białej każdy etap w stronę Krakowa jest potrzebny. Każdy, tak? Jeżeli nie dojedziemy do Wadowic, a będzie jakieś obejście Wadowic – chociaż po Węgierskiej Górce jestem bardzo ostrożny z różnymi obejściami, bo potem to trwa wieki… Proponuję pojechać do Węgierskiej Górki i powiedzieć, że jest pan posłem, to zobaczy pan, co pana czeka w tej miejscowości.

Natomiast nie jestem fanem tego rozwiązania, ale akurat w sytuacji, w której możemy budować drogę etapami, myślę, że jest to jedno z rozwiązań. Chodzi np. o to, żeby etapowość postępowała w ten sposób: ze strony Bielska w stronę Krakowa i ze strony Krakowa w stronę Bielska. Moim zdaniem, tak jak i kolegów poprzedników, którzy się wypowiadali, mieszkańcy Wadowic szybko zrozumieją. Jeżeli nie zostaną zabezpieczeni obwodnicą Wadowic czy też Beskidzką Drogą Integracyjną, sami przyjdą z prośbą o to, żeby wybudować tę drogę na tym odcinku.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Tak troszeczkę niebezpiecznie skręcamy. Wolałbym jednak, żebyśmy traktowali samorządy podmiotowo. I tu się zgadzam z pierwszym zdaniem pana posła Sowy, że tylko w zgodzie ze wszystkimi samorządami można szybko zakończyć proces przygotowania. On naprawdę może jeszcze trwać, bo samorząd będzie korzystał ze swoich uprawnień. Ponieważ państwo prosili, a także ja prosiłem o odpowiedzi na pytania, które się z tym wiążą, to bardzo proszę o głos pana burmistrza, a za chwilę pana ministra.

Bardzo proszę, panie burmistrzu.

Burmistrz Andrychowa Tomasz Żak:

Panie przewodniczący, z radością przysłuchuję się wypowiedziom panów posłów, ponieważ wszyscy mówią jednym głosem. Nie ma sporu, czyli jest wola. Słyszę, że są też pieniądze, czyli coś, co jest najważniejsze przy inwestycji. Po trzecie, jeżeli będzie zgoda na etapowanie, to nie widzę już żadnych przeszkód do tego, żeby rozpocząć inwestycję, czyli doprowadzić do decyzji o zezwoleniu na budowę, i wbijać łopatę. Wszyscy tego oczekują, tak jak powiedziałem wcześniej.

Pan poseł powiedział o setkach tysięcy turystów. To są już miliony. Do Wadowic co roku przyjeżdża około 1, 2 mln turystów. Do gminy Andrychów, którą reprezentuję – robimy takie analizy – przyjeżdża ponad pół miliona turystów rocznie. Korzystają z wyciągów narciarskich i z atrakcji, które mamy do zaproponowania. Stajemy się w ogóle miejscem rekreacyjnym dla Śląska i Małopolski oraz dla Małopolski Zachodniej. W Andrychowie z Beskidem Małym jesteśmy w trakcie zmiany planu zagospodarowania przestrzennego właśnie po to, żeby pojawiły się dodatkowe atrakcje turystyczne. Między innymi, żeby inwestorzy zaoferowali turystom coraz lepsze warunki pobytu, rekreacji i korzystania z tego wszystkiego. Tak jak powiedziałem – ta droga to już jest konieczność.

Wspomnę jeszcze jedną rzecz. Z generalną dyrekcją w Krakowie rozmawialiśmy na temat DK52. Proszę sobie wyobrazić, że właściwie na całej długości od Krakowa do Bielska ta droga, zgodnie z przepisami, powinna posiadać chodniki dla pieszych. Oznacza to, że jest takie zagęszczenie, w sensie zamieszkania, przy tej drodze. To jest typowa ulicówka, czyli wszędzie są gospodarstwa, w których mieszkają ludzie. Na pierwszym miejscu stawiałbym jednak bezpieczeństwo mieszkańców całego regionu.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Pan poseł Mrówczyński. Bardzo proszę, słowo.

Poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):

Panie przewodniczący, szanowny panie ministrze, szanowni państwo, dosłownie jedno słowo.

Panie przewodniczący, wspomniał pan o podmiotowości strony samorządów. Chciałbym i pragnę zauważyć, że podmiotowość powinna być też w drugą stronę. Zdarza się tak, że jej nie ma. Szanujmy się więc nawzajem, szanujmy ministerstwo i daleko idącą współpracę.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Nie ma tutaj między nami różnicy. Jeżeli jednak spojrzymy na ustawodawstwo, ustawy związane z przygotowaniem inwestycji w zakresie decyzji środowiskowych, to podmiotem jest społeczność lokalna. Chcę jednak podkreślić z całą mocą – na tym etapie nie trzeba być stroną. Każdy może wnosić uwagi i wszyscy korzystają z tego prawa.

Jeszcze jedno, chcę państwu przypomnieć o tym, o czym wiemy, ale warto o tym przypomnieć. Za chwilę, jak się uprawomocni aktualna decyzja środowiskowa… Zauważcie, że stroną są także Wody Polskie, bo uchwaliliśmy niedawno ustawę. Także bez ich zgody nie będzie można realizować dalszego etapu prac przygotowawczych.

Przygotowując się do dzisiejszego posiedzenia, sięgałem… Mówiłem o tym. Ta droga przebiega między miastem a zbiornikiem w Świnnej Porębie. To jest następny problem, który trzeba będzie pokonać. Nie mówię tego, dlatego że jestem przeciwny. Jesteśmy

tu wszyscy zgodni. Po to pracujemy w tej Komisji, żeby inwestycje infrastrukturalne były w Polsce realizowane. Przynajmniej te dwa główne programy.

Jeszcze słowo. Jeszcze zapytam, bo będziemy zmierzać do końca. Jeszcze pan poseł Sowa. Kto jeszcze chciał? Pan poseł na koniec, dobrze.

Pan Marek Sowa. Panie pośle, bardzo proszę.

Poseł Marek Sowa (N) – spoza składu Komisji:

Ja tylko słowo. Trochę zainspirowany jestem głosem czy obawą przez pana posła, bo stan realizacji jest jeden. Minister Adamczyk dwa tygodnie temu w Oświęcimiu powiedział, że to zadanie jest w pełni gotowe. Czekałem na jakieś opracowanie. Początkiem 2019 r. zostanie ogłoszony na to zadanie przetarg.

Głos z sali:

S1?

Poseł Marek Sowa (N) – spoza składu Komisji:

S1 – cały 40-kilometrowy odcinek, tj. Suchy Potok – Kosztowy wraz z 10-kilometrowym odcinkiem obwodnicy Oświęcimia. To zadanie od dawna, od 2014 r., jest w planach i programie Budowy Dróg Krajowych i Autostrad. Robi to co prawda chyba dyrekcja katowicka. Ona prowadzi to zadanie od samego początku.

Panie ministrze, jakby mógł pan uspokoić nas, że aktualne informacje ma minister Adamczyk, a obawy pana posła są bezpodstawne… Dziękuję.

Głos z sali:

Posłucham z uwagą.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę, panie ministrze. Proszę o odniesienie się do tych wątków, debaty i pytań. Proszę o udzielenie odpowiedzi. Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, postaram się skupić na najważniejszych sprawach, o których tutaj mówiliśmy, a które nas nurtują.

Pierwszą, chyba najważniejszą, rzeczą jest to, że my również nie kwestionujemy idei budowania tej drogi. Tak, jesteśmy absolutnie zgodni, że droga ta jest konieczna do wybudowania. Chciałem powiedzieć, że nie mamy żadnych sprzeczności, jeżeli chodzi o samą ideę budowy drogi.

Co do wariantu idącego przez Wadowice, bo to też jest spory problem… Jeżeli chodzi o samą decyzję środowiskową, to poprosiłbym dyrektora Pałasińskiego, żeby powiedział więcej na ten temat. Natomiast z mojej wiedzy wynika, że generalnie warianty te były uzgodnione z poprzednią panią burmistrz. Zmieniła się pani burmistrz i zmienił się pogląd na przebieg drogi. Czasami mamy takie sytuacje. Chciałbym powiedzieć, że wokół Wadowic opracowanych było 14 wariantów drogi. Wariant III został w jakiś sposób, nie chcę powiedzieć, że wymęczony, ale opracowany.

Jeżeli chodzi o samą decyzję, to jak gdyby decyzja jest. Dzisiaj przystępujemy praktycznie do koncepcji. Zatem nie przeszkadza nam to prowadzić dalej prac przygotowawczych. Będziemy oczywiście prowadzić prace przygotowawcze dla całości. Natomiast na etapie ZRID-u, oczywiście będziemy etapować. Nie damy bowiem jednemu wykonawcy zrobić 60-kilometrowego odcinka. Będzie to w jakiś sposób podzielone, prawda? Wydaje mi się, że były to chyba najważniejsze informacje, jeżeli chodzi o Beskidzką Drogę Integracyjną.

Natomiast panowie posłowie pytali też o drogę S1. Pan minister Adamczyk powiedział dobrze. Tak, potwierdzam, nie zaprzeczam. Wszystko jest dobrze. Jest to w tej chwili w programie i ma zapewnione finansowanie. Jeżeli chodzi o odcinek Bielsko-Biała – Kosztowy, to tam czekamy na decyzję. Natomiast Węgierska Górka jest w przetargu i planujemy podpisanie umowy na styczeń 2019 r. Tak to jest.

Natomiast, jeżeli chodzi o S14, to tam też niestety utknęliśmy w sądzie. Czasami sprawy sądowe trwają trzy tygodnie, miesiąc lub dwa, a czasami dłużej. Tu niestety jesteśmy…ale jesteśmy w trakcie przetargu i powinno się to niebawem zakończyć.

To chyba najważniejsze rzeczy, o których mówiliśmy.

Poseł Artur Dunin (PO):

Panie przewodniczący, panie ministrze, to mam wielką prośbę. Czego dotyczyła ta sprawa? Na piśmie.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Chodzi o to, co zostało zakwestionowane?

Poseł Artur Dunin (PO):

Tak, w S14. Na piśmie, dobrze? Nie będę już zawracał głowy.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Dobrze.

Poseł Artur Dunin (PO):

Dziękuję.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Dobrze.

Chciałem jeszcze powiedzieć o finansowaniu. To straszny wysiłek dla państwa. W 2017 r. owe 28 mld zł trafiło do programu, panie pośle. Jeżeli dziś spotkalibyśmy się, nie wiem, na drodze S11 lub na każdej innej, to myślę, że wszyscy bylibyśmy za tym, żeby ją budować. Niestety takie mamy możliwości, a nie inne. Mamy nadzieję, że następna perspektywa zamknie ogólny szkielet dróg w Polsce. Będzie to jednak pewnie kolejna perspektywa.

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

I słowo końcowe posła wnioskodawcy. Panie pośle, proszę bardzo. Pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Panie ministrze, Wysoka Komisjo… Panie ministrze, dobrze zrozumiałem, że bezzwłocznie przystępują państwo do opracowania koncepcji programowej, tak?

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Dokładnie.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

OK, dobra.

Po pierwsze, chcę powiedzieć, że uważam, że to posiedzenie było absolutnie konieczne. Jest to bowiem droga – tak jak mówiłem w słowie wstępnym – bardzo, ale to bardzo istotna ze względów, które potwierdzają państwo posłowie, pan burmistrz i przedstawiciele ministerstwa. Chodzi o to, że jest to bardzo istotna droga ze względów społecznych, gospodarczych. Ona po prostu musi powstać.

Myślę, że chyba po raz pierwszy w trakcie debaty czy rozmowy parlamentarnej na temat tej drogi tak mocno została zaakcentowana koncepcja, która została również przedstawiona przez samorządy. Chodzi o budowę drogi etapami. Myślę, że to jest bardzo ważne. Bardzo proszę pana ministra, żeby wziąć na tapetę ową etapową koncepcję. Nie ma przeszkód, żeby rzeczywiście budować ową drogę, a jej budowa spowoduje być może to, o czym była tu mowa.

Panie przewodniczący, nie uzgadniałem tego co prawda z panem przewodniczącym Rzońcą, ale przygotuję i postaram się państwu przedstawić propozycję dezyderatu, który ujmowałby wszystkie pomysły, słowa i koncepcje, które zostały tutaj przedstawione. W formie dezyderatu skieruję kilka pomysłów w stronę ministerstwa. Bowiem, tak jak powiedziałem na początku, mieszkańcy Bielska-Białej, ale też wszystkich innych gmin i regionów leżących na obszarze oddziaływania tej drogi, są zdeterminowani, żeby ta droga powstała. To jest nasze małe infrastrukturalne marzenie. W Bielsku-Białej, tak jak wspomniał pan poseł Puda, w zasadzie jesteśmy przekonani, że to już dawno powinno być zrobione. Zatem będziemy naciskać. Będziemy pisać. Będziemy organizować kolejne posiedzenia.

Panie ministrze, tak na koniec. Jeżeli państwo nie napisali jeszcze wniosku o dodatkowe fundusze do premiera w związku z tak dobrymi wpływami do budżetu, to bardzo proszę, żeby w tym tygodniu to zrobić.

Dziękuję bardzo. Dziękuję też serdecznie wszystkim państwu za to, że państwo byli, poświęcili czas, szczególnie panu burmistrzowi, który był dla nas ważnym głosem samorządu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu posłowi.

Rzecz jasna, jeżeli chodzi o dezyderat, to projektowanie jest uprawnieniem posłów, w związku z tym, panie pośle, nie ma przeciwskazań, jeżeli chodzi o regulamin Sejmu.

Bardzo proszę, pan minister jeszcze. Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Chciałem jeszcze nawiązać do tych 28 mld zł. Myśmy taki wniosek napisali w zeszłym roku do pana premiera. To jest właśnie efekt naszej korespondencji z panem premierem. Owych 28 mld zł. Proszę to docenić.

Dziękuję bardzo.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Doceniam to, ale zachęcam, żeby nie ustawać w pisaniu wniosków. Potrzeby są przecież nieograniczone, zatem nie mówię, że liczba pism powinna być nieograniczona, ale…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Myślę, że zgodzimy się wszyscy, iż wyczerpaliśmy porządek dzisiejszego posiedzenia. Chciałem państwu bardzo gorąco podziękować.

Dziękuję posłom wnioskodawcom, dziękuję panu ministrowi wraz z zespołem, dziękuję samorządowcom na czele z panem burmistrzem. Zamykam posiedzenie. Dziękuję bardzo.